

## 資料4 1 (p147関連) 細街路の評価方法について

南北方向の細街路について、どの路線で自動車の流入規制を実施すべきかについて、評価項目を設定して評価した。

評価項目は、駐車場の有無、商業施設の連担、自動車通過交通、自動車断面交通量、歩行者断面交通量の視点から設定した。

評価方法は、それぞれの評価項目の重要度を踏まえ、重み付けをすることとし、さらに各項目別に「◎：10割（満点）」、「○：7割」、「△：3割」、「×：0割」の4段階の評価点を与え、最終的にはこれら点数を総合的に捉え評価するものとした。

### ■ 評価項目

各項目について、次に述べる考え方から従って評価した【括弧内は各項目に与えるウェイト（◎：満点の場合の点数）】。

#### 駐車場の有無（25点）

沿道に駐車場施設、特に機械式立体駐車場が少ない方が、規制の実施に相応しいと考えられる。採点対象は三条～四条の区間とした。

- ◎：(25点) 駐車場の数が5箇所以下でかつ機械式駐車場がない
- ：(18点) 機械式駐車場がない
- △：(8点) 機械式駐車場が1箇所ある
- ×：(0点) 機械式駐車場が2箇所以上ある

#### 商業施設の連担（25点）

沿道に商業施設（小売・飲食）が、多く立地している方が、規制の実施に相応しいと考えられる。採点対象は三条～四条の区間とした。

- ◎：(25点) 飲食店および店舗数の合計が60箇所以上ある
- ：(18点) 飲食店および店舗数の合計が40～60箇所ある
- △：(8点) 飲食店および店舗数の合計が20～40箇所ある
- ×：(0点) 飲食店および店舗数の合計が20箇所以下ある

#### 自動車通過交通（20点）

自動車の通過交通量が多い方が、沿道に用のない自動車のために歩行者の通行が阻害されているということであるため、規制の実施に相応しいと考えられる。

- 評価に用いた資料は、1998年11月29日（日）の交通量調査結果による。
- ◎：(20点) 自動車通過交通量の最大区間が200台/時以上
  - ：(14点) 自動車通過交通量の最大区間が100～200台/時
  - △：(6点) 自動車通過交通量が最大区間で50～100台/時
  - ×：(0点) 自動車通過交通量が最大区間で50台/時以下

#### 自動車断面交通量（15点）

自動車交通量が少ない方が、自動車の流入を規制した場合に周辺に与える影響が少ないため、規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は、1998年11月29日（日）の歩行者交通量調査結果による。

- ◎：(15点) 自動車断面交通量の最大区間が100台/時以下
- ：(11点) 自動車断面交通量の最大区間が100～150台/時
- △：(5点) 自動車断面交通量の最大区間が150～200台/時
- ×：(0点) 自動車断面交通量の最大区間が200台/時以上

#### 歩行者断面交通量（15点）

歩行者交通量が多い方が、自動車の流入を規制の実施に相応しいと考えられる。対象区間は三条～錦の区間とした。

評価に用いた資料は、2004年2月29日（日）の歩行者交通量調査結果（15分間調査の拡大）による。

- ◎：(15点) 歩行者断面通行量が2000人/6時間以上ある
- ：(11点) 歩行者断面通行量が1500～2000人/6時間ある
- △：(5点) 歩行者断面通行量が1000～1500人/6時間ある
- ×：(0点) 歩行者断面通行量が1000人/6時間以下ある

また、他の参考項目として、下記に記す項目を整理した。

#### 自動車沿道に用事のある交通

沿道に用事のある自動車の交通量が少ない方が、沿道への影響が少ないと考えられる。

評価に用いた資料は、1998年11月29日（日）の交通量調査結果による。

#### まちづくり戦略

現状既に歩行者専用道路である寺町通との位置関係を踏まえて、まちづくり戦略上の特性を整理した。

#### 信号の有無

信号機が設置されていない方が、規制の実施に相応しいと考えられる。

#### 辻たがえ

外敵の侵入を防ぐといった意味から歴史的に、交差点の角をずらしている箇所があり、そういう交差点は自動車が通行しにくいので、規制の実施に相応しいと考えられる。

#### 幅員

幅員が狭い方が、自動車が通行しにくいので、規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は、京都市調べによる。

#### タクシー利用頻度

利用頻度が低い方が、規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は、京都タクシー業務センター（富田常任理事）へのヒアリングによる。

## 資料4 2 トランジットモールの各種定義

トランジットモールとセミ・トランジットモールについて、国土交通省及び各自治体では以下のように定義している。

	トランジットモールとは…	セミ・トランジットモールとは…
国土交通省	中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することでまちの賑わいを創出しようとするもの。 【参考】 <a href="http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/index.html">http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/index.html</a>	
京都都市	「モール」とは歩行者用に作られた植栽等により休憩や散策に快適な歩行者空間としての工夫がされている道路のこと。トランジットモールとは、バスや路面電車等の公共交通機関の通行も許容しているモールのこと。 【参考】 <a href="http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/tdm/tdm_8.html">http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/tdm/tdm_8.html</a>	
浜松市	商業、娯楽施設が集積している都心の中心部において、比較的歩行者通行量が多い道路から通過するだけの車両を排除し、歩行者優先空間としたショッピング街にするため、歩行者とバス等の公共交通機関だけが通行できるようにしたモールのこと。 【参考】 <a href="http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/lifeindex/life/traffic/kajimachi/toranjittomo-ru.html">http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/lifeindex/life/traffic/kajimachi/toranjittomo-ru.html</a>	
福井市	歩行者専用道路（歩行者天国）に路面電車やバスなどの公共交通機関だけの通行を認めた道路空間のこと。 【参考】 中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験 「実験報告と道路整備方針〔概要〕」	トランジットモールに対して、一般の自動車の通過も認めたうえで歩道の拡幅やバリアフリー化を行った道路空間のこと（セミモール）。

### 資料4 3 道路交通法（昭和35年法律第105号）（抜粋）

（通行の禁止等）

**第8条** 歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2 車両は、警察署長が政令で定めるやむを得ない理由があると認めて許可をしたときは、前項の規定にかかわらず、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行することができる。

3 警察署長は、前項の許可をしたときは、許可証を交付しなければならない。

4 前項の規定により許可証の交付を受けた車両の運転者は、当該許可に係る通行中、当該許可証を携帯していなければならない。

5 第二項の許可を与える場合において、必要があると認めるときは、警察署長は、当該許可に条件を付することができる。

6 第三項の許可証の様式その他第二項の許可について必要な事項は、内閣府令で定める。

（罰則 第一項については第百十九条第一項第一号の二、同条第二項、第一百二十一条第一項第一号 第五項については第百二十一条第一項第一号の二）

（通行区分）

**第十条** 歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯（次項及び次条において「歩道等」という。）と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄つて通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄つて通行することができる。

2 歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等を通行しなければならない。

一 車道を横断するとき。

二 道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

（歩行者用道路等の特例）

**第十三条の二** 歩行者用道路又はその構造上車両等が入ることができないこととなっている道路を通行する歩行者については、第十条から前条までの規定は、適用しない。